Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9432**

19. Wahlperiode 16.04.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner, Frank Magnitz und der Fraktion der AfD

Funktionsfähigkeit des Havariekommandos

Am 6. März 2019 wurde von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) der Untersuchungsbericht 408/17 zum „Schweren Seeunfall“, Strandung des Bulkcarriers MS „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 vor der Insel Langeoog veröffentlicht (www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2019/Untersuchungsbericht_408_17.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

Die Zielsetzung der BSU für die Durchführung von Unfalluntersuchungen ist die Ursachenermittlung, also warum es zur Havarie gekommen ist, welche Schäden entstanden sind und die Gewinnung von Erkenntnissen, um künftigen Havarien besser begegnen bzw. sie verhindern zu können.

Der Bericht stellt fest, dass von dem Beginn des Vertreibens der „Glory Amsterdam“ (05:20, BSU-Untersuchungsbericht, Seite 8) bis zur Strandung (18:00, BSU-Untersuchungsbericht, Seite 10) 12 Stunden und 40 Minuten (12h40‘) für die Hilfeleistung zur Verfügung standen. Der Schlepper „Nordic“ kam um 08:10 beim Havaristen an (BSU-Untersuchungsbericht, Seite 8). Dennoch ist es nicht gelungen, die Havarie zu verhindern.

Als Konsequenz aus dem Schiffsunglück der „Pallas“ im Jahr 1998 und der nach Ansicht der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingesetzten Grobecker Kommission (www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/91654/) dabei zu Tage getretenen erheblichen Mängel in der Zusammenarbeit von Bundes- und Länderbehörden, Mängel in der Koordination der Einsatzkräfte und unklarer Kompetenzverteilung, hat fünf Jahre später, am 1. Januar 2003, das Havarie-Kommando (HK) seine Arbeit aufgenommen. Dennoch wurde dem HK erst am 2. Mai 2016 der Funkrufname „German Maritime Emergency Command“ zugeteilt (BSU-Untersuchungsbericht, Kapitel 7, Sicherheitsempfehlungen, Seite 187). Am 29. Oktober 2017, dem Tag der Havarie der „Glory Amsterdam“, war das HK trotzdem nicht für Seefunkstellen erreichbar. Das Lagebild konnte sich das HK nur durch telefonisch übermittelte Berichte der Verkehrszentrale (Vkz) erarbeiten (ebd., S. 187).

Das Emergency Towing Vessel (ETV) „Nordic“ wird im Rahmen des „Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste“ von der Bundesregierung ganzjährig gechartert und hat die Aufgabe, bei Bedarf eine Notschleppverbindung mit einem Havaristen herzustellen, damit dieser nicht auf die deutsche Küste treibt (https://de.wikipedia.org/wiki/Nordic_(Schiff,_2011)#Einsatzspektrum).

Havarien und Notsituationen auf See ereignen sich nach aller Erfahrung häufiger bei schlechten Wetterbedingungen als bei gutem Wetter. Daher sollte nach Ansicht der Fragesteller das für solche Einsätze vorgesehene Personal mental durch Training und in Übungen auf solche Szenarien vorbereit werden.

Analog zu den strengen Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation „International Civil Aviation Organization“ (ICAO) fordert auch die International Maritime Organisation (IMO) die Beherrschung der englischen Sprache von Nautikern (www.imo.org/en/OurWork/Safety/ Navigation/Pages/Standard MarineCommunicationPhrases.aspx).

Der Untersuchungsbericht weist auf erhebliche Defizite bei der Kommunikation in der englischen Sprache hin, und zwar nicht nur bei der Besatzung der „Glory Amsterdam“. Den Mitarbeitern der Vkz ist es nicht gelungen, sich gegenüber der in einer Stresssituation befindlichen Besatzung der „Glory Amsterdam“ verständlich auszudrücken und der Akzent des Kapitäns wurde von den Mitarbeitern der Vkz nicht korrekt verstanden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Gründe führten nach Kenntnis der Bundesregierung dazu, dass von Beginn der Tätigkeit des Havariekommandos (HK) am 1. Januar 2003 bis zur Erteilung des Funkrufnamens „German Maritime Emergency Command“ mehr als 13 Jahre vergangen sind?

2. Welche konkreten Gründe haben nach Erkenntnis der Bundesregierung dazu geführt, dass das HK bis heute nicht mit den erforderlichen technischen Ausrüstungen ausgestattet wurde, um

   a) ein eigenes Lagebild erarbeiten zu können und

   b) über Seefunk mit dem On-Scene-Commander (OSC) kommunizieren zu können?

3. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den finanziellen Aufwand, um das HK technisch so auszurüsten, dass es seine Aufgaben entsprechend dem „Verkehrssicherheitskonzept Deutsche Küste“ erfüllen kann?

4. Bis zu welchem Datum soll nach Kenntnis der Bundesregierung das HK im Rahmen seiner Aufgaben voll einsatzfähig sein?

5. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Angabe auf der Internetseite des HK (www.havariekommando.de/SharedDocs/Infoseiten/Oel.html?nn=1461858#doc1565932bodyText1) korrekt, nach der das HK jedes Jahr 160 Übungen durchführt?

   Welche Szenarien wurden in den vergangenen fünf Jahren geübt (bitte nach Stabsübungen und Übungen mit praktischen Anteilen und Angabe des Datums, der zeitlichen Dauer, des Zwecks und der Kosten der durchgeführten Übungen aufschlüsseln)?

6. Wie hoch ist das jährliche Budget für Notfallübungen beim HK, und ist dieses Budget nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend?

7. Welche Dienststellen, welche Fahrzeuge, und wie viele Einsatzkräfte waren nach Kenntnis der Bundesregierung an den in der Antwort zu Frage 5 aufgeführten Übungen beteiligt (bitte auflisten)?

8. Erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung Übungsauswertungen?

   Wenn ja, wer wertet die Übungen aus, und wurden Schlussfolgerungen gezogen für die Verbesserung der Abläufe und der Stressresistenz der Mitarbeiter, und welche Maßnahmen sind auf Basis der Auswertungen durchgeführt worden, um Verbesserungen zu erreichen?

9. Welche Szenarien sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Übungen in den kommenden zwei Jahren geplant (bitte auflisten)?

10. Sind nach Ansicht der Bundesregierung das HK, die Vkz und die Einsatzkräfte von Bund und Küstenländern auf folgende, jederzeit mögliche Notfallszenarien ausreichend vorbereitet:

    a) Havarie auf einem Kreuzfahrtschiff in der Deutschen Bucht mit erforderlicher Rettung von 2 000 bis 3 000 Passagieren aus Seenot (analog zur Havarie der „Estonia“ 1994 in der Ostsee oder der „Viking Sky“ am 23. März 2019 vor der norwegischen Küste),

    b) Havarie auf einem Kreuzfahrtschiff im Bereich der deutschen Ostseeküste mit erforderlicher Rettung von 2 000 bis 3 000 Passagieren aus Seenot,

    c) Havarie auf einem Tankschiff mit gefährlicher Ladung in der Deutschen Bucht, Leckage mit Austritt von flüssigem Gefahrgut in der Größenordnung von 10 000 Tonnen oder mehr,

    d) Havarie auf einem Tankschiff mit gefährlicher Ladung in der Kadettrinne (Ostsee), Leckage mit Austritt von flüssigem Gefahrgut in der Größenordnung von 10 000 Tonnen oder mehr,

    e) Havarie eines Ultra Large Container Vessels von der Größe der „MSC Zoe“ (19 000 TEU) in der Deutschen Bucht, beispielsweise ein Brand von Containern an der gleichen Position nördlich der Insel Borkum, an der das Schiff am 2. Januar 2019 mehrere hundert Container verloren hatte (ähnlich der Havarie der MS „Grande America“ am 13. März 2019 im Golf von Biscaya),

    f) Havarie eines Container Vessels von der Größe der „Emma Maersk“ (15 000 TEU) im Bereich der deutschen Ostseeküste, beispielsweise ein Brand von Containern (ähnlich der Havarie der MS „Grande America“ am 13. März 2019 im Golf von Biscaya),

    g) Havarie eines Ultra Large Container Vessels von der Größe der „MSC Zoe“ (19 000 TEU) in der Deutschen Bucht, beispielsweise Vertreiben nach Maschinenausfall bei ähnlichen Wetterbedingungen wie am 29. Oktober 2017, als es zur Havarie der „Glory Amsterdam“ kam?

11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Eintrittswahrscheinlichkeiten für die in den Fragen 11a bis 11g angeführten Notlagen ein?

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Fähigkeit des HK, solche Notlagen beherrschen zu können (bitte zu den Fragen 11a bis 11g jeweils einzeln angeben, ob die Vorbereitung auf einen solchen Fall als gut, ausreichend oder mangelhaft eingeschätzt wird und bitte diese Einschätzung begründen)?

13. Welche Fahrzeuge und Luftfahrzeuge und Einsatzkräfte stehen nach Kenntnis der Bundesregierung in einem Seenotfall dem HK zur Verfügung, um Rettungs- und Bergungsmaßnahmen durchzuführen (bitte nach Nordsee und Ostsee und mit Angabe des Eigentümers bzw. Betreibers wie z. B. Zoll, Bundespolizei, Marine, BMVI, Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft – BMEL –, Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger – DGzRS – etc. auflisten)?

14. Sind nach Auffassung der Bundesregierung die verfügbaren Fahrzeuge (z. B. ETV), Luftfahrzeuge und Einsatzkräfte, für den Zuständigkeitsbereich der Verkehrszentrale German Bight ausreichend, um Notlagen, wie in den Fragen 11a, 11c, 11e und 11g benannt, beherrschen zu können?

    Wenn nein, welchen Bedarf für weitere Fahrzeuge und Einsatzkräfte hat die Bundesregierung ermittelt?

15. Sind nach Meinung der Bundesregierung die verfügbaren Fahrzeuge (z. B. ETV), Luftfahrzeuge und Einsatzkräfte, für den Bereich der ausschließlichen deutschen Wirtschaftszone in der Ostsee ausreichend, um Notlagen, wie in den Fragen 11b, 11d und 11f benannt, beherrschen zu können?

    Wenn nein, welchen Bedarf für weitere Fahrzeuge und Einsatzkräfte hat die Bundesregierung ermittelt?

16. Wurden die in den Fragen 11a bis 11g benannten Notlagen bereits als Übungsszenarien geübt?

    a) Wenn ja, welche Erkenntnisse wurden aus diesen Übungen gewonnen?

    b) Wenn nein, wie bereitet sich das HK auf solche Notlagen vor?

17. Sind aus den Erfahrungen mit der Havarie der „Glory Amsterdam“ nach Auffassung der Bundesregierung Konsequenzen für die Organisationsstruktur gezogen worden?

    Wenn ja, welche Veränderungen hat es gegeben oder sind vorgesehen, beispielsweise in der Organisationsstruktur des HK und der beteiligten Landesbehörden?

18. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung das HK und die Vkz davon überrascht, dass bei Windstärke 11 ein Aufwinschen des „Boardingteams Nordsee“ von dem ETV „Nordic“ auf Grund der baulichen Gegebenheiten an Deck der Nordic nicht ohne Gefahr für Leib und Leben des Boardingteams möglich war (siehe Untersuchungsbericht)?

19. Bis zu welcher Windstärke war nach Kenntnis der Bundesregierung in der Konzeption der Maßnahmen bei Seenotfällen ein Aufwinschen des Boardingteams vorgesehen?

20. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Flaggenstaaten international gültige Patente nach STCW 95 ausstellen, ohne dass die Inhaber der Patente bei der Beherrschung der „Standard Communication Phrases“ in englischer Sprache die von der IMO vorgeschriebenen Standards erfüllen?

    Wenn ja, welche Flaggenstaaten betrifft dies nach Kenntnis der Bundesregierung?

21. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die Mitarbeiter der Vkz sich auch unter Stress und in Notsituationen verständlich in englischer Sprache ausdrücken können?

22. Welches Sprachlevel wird nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Einstellung von Mitarbeitern bei der Vkz gefordert?

23. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Sprachlevel geprüft?

    Wenn ja, wie finden diese Prüfungen statt?

24. Finden für die Mitarbeiter der Vkz spezielle Fortbildungen in der Art „Englisch für seemännische Notlagen“, oder „Englisch kommunizieren unter Stress“ oder „Außereuropäische Akzente verstehen lernen“ o. Ä. statt?

25. Sieht die Bundesregierung einen Bedarf für solche Weiterbildungen?

    a) Wenn nein, warum nicht?

    b) Wenn ja, wann und wie sollen solche Weiterbildungen stattfinden?

26. Sieht die Bundesregierung Verbesserungspotential beim Training der Kapitäne, die für die Aufgabe als On-Scene-Commander (OSC) vorgesehen sind?

    a) Wenn nein, warum nicht?

    b) Wenn ja, welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung durchzuführen, und bis wann sollen sie umgesetzt werden?

27. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechend der Forderung in der Resolution der Insel- und Halligkonferenz (www.ihko.de/fileadmin/documents/stellungnahmen/2018/IHKoResolutionGloryAmsterdam_2010426.pdf) bei Bedarf das Boardingteam durch Bundespolizei und Seelotsen bzw. On-Scene-Commanders des Havariekommandos zu ergänzen?

    a) Wenn ja, ab wann soll ein geändertes Einsatzkonzept in Kraft treten?

    b) Wenn nein, warum nicht?

28. Beabsichtigt die Bundesregierung, entsprechend der Forderung in der Resolution der Insel- und Halligkonferenz (www.ihko.de/fileadmin/documents/stellungnahmen/2018/IHKoResolutionGloryAmsterdam_2010426.pdf) bebilderte und mehrsprachige Handlungsanweisungen erstellen zu lassen, die im Bedarfsfall über eine InMarSat-Verbindung oder per E-Mail versendet werden können?

Berlin, den 4. April 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333